



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 65]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 14, 2012/फाल्गुन 24, 1933

No. 65]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 14, 2012/PHALGUNA 24, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 6 मार्च, 2012

सं. टीएएमपी/50/2011-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से 120 टन क्षमता की हारबर मोबाइल क्रेन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित करने हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/50/2011-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2012 के 19वें दिन पारित)

यह मामला वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से 10 वर्षों की अवधि के लिए निर्माण, स्वामित्व और परिचालन (बीओओ) आधार पर बर्थ सं. I से VI और IX पर अभियांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना के अपग्रेडेशन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 13 अक्टूबर, 2011 से संबंधित है।

2 इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु आदेश सं. टीएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 पारित किया था। यह आदेश राजपत्र सं. 201 द्वारा 12 अगस्त 2010 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उपर्युक्त आदेश का संदर्भ लेते हुए, वीओसीपीटी ने कहा है कि 10 वर्षों के लिए 120 टन एचएमसी की 2 सं. के परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए एसएफसी सिफारिशों के आधार पर पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा दिए गए निदेशों के आधार पर नया प्रस्ताव दाखिल किया है। पत्तन ने बताया है कि वर्ष 2022-23 तक अपेक्षित कुल अतिरिक्त प्रहस्तन क्षमता 8.0 मिलियन टन है। बर्थ III, IV, V, VI और IX पर आने वाले बड़े आकार के पोत के शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित पहुंच पर विचार करते हुए, बृहत्तर पहुंच वाली न्यूनतम दो उच्च क्षमता वाली क्रेनों की खरीद और पत्तन पर तैनाती की जानी है। इसलिए, पत्तन ने कहा है कि वर्ष 2022-23 तक अनुमानित यातायात मात्रा के प्रहस्तन के लिए 120 टन एचएमसी की 2 सं. तत्काल खरीदी जानी है।

3.1. पत्तन ने बताया है कि मौजूदा सामग्री प्रहस्तन उपस्कर 6 टन की 1, 10 टन की 1 और 20 टन एचएमसी की 3 सं. की क्षमता 5.50 मिलियन टन (मी.ट.) है। पत्तन ने अनुमान लगाया है कि 13.40 मी.ट. इसके द्वारा 2022-23 में बर्थ सं. I से VI और IX पर प्रहस्तित किया जाएगा। अगले 10 वर्षों के लिए यातायात पूर्वानुमान को पूरा करने के लिए, पत्तन ने ₹ 49.20 करोड़ की परियोजना लागत से निर्माण, स्वामित्व और परिचालन (बीओओ) आधार पर अभियांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना को अपग्रेड करने का प्रस्ताव किया है।

3.2. प्रस्ताव में कही गई अन्य मुख्य बातें निम्नवत् हैं:-

(i). एचएमसी की क्षमता:

120 टन एचएमसी की प्रहस्तन क्षमता निम्नलिखित विशेष अनुमानों तथा प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए 4.36 मी.ट. निर्धारित की गई है:-

क. अनुमान:

| | |
|---|----------|
| एक वर्ष में सुविचारित स्ट्रीम दिवसों पर | 330 दिवस |
| उपस्कर उपलब्धता प्रतिदिन | 21 घंटे |
| चक्रों की सं. प्रति क्रेन प्रति घंटा | 20 |
| सामग्री प्रहस्तन उपस्कर कुशलता | 85% |

ख. प्रतिमानक:

| ब्यारे | 120 टन एचएमसी |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| अपेक्षित अधिकतम पहुंच | 34मी |
| ग्रेब भार | 20टन |
| 11 से 19 मी. पर लदाई/फेरा | 75टन |
| 34 मी. पर लदाई/फेरा | 39टन |
| औसत लदाई/फेरा (ग्रेब भार के अलावा) | $(55 + 19) / 2 = 37\text{टन/ग्रेब}$ |
| प्रहस्तन दर/घंटा | $37 * 20 = 740\text{टन/घंटा}$ |

| | |
|-------------------------|---|
| उपस्कर कुशलता | 85% |
| प्रहस्तन क्षमता/घंटा | $740 \times 0.85 = 629$ टन/घंटा |
| प्रहस्तन क्षमता/दिवस | $629 \times 21 = 13209$ टन/दिवस |
| वार्षिक प्रहस्तन क्षमता | $13209 \times 330 = 4,358,970$ अर्थात् 4.36 मी.ट. |

(ii). सर्वोत्तम क्षमता:

पत्तन ने एक वर्ष में 4000 घंटों के लिए शुष्क बल्क कार्गो के लिए 744 टन/घंटे की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए 120 टन की एक एचएमसी की क्षमता 2.976 मिलियन टन निर्धारित की है। पत्तन ने 4000 घंटों के लिए ब्रेक बल्क कार्गो (अर्थात् स्टील और बैग कार्गो) और अन्य कार्गो हेतु 357 टन/घंटा और 223 टन/घंटा की प्रहस्तन दर की कल्पना करते हुए एचएमसी की सर्वोत्तम क्षमता अलग से निर्धारित की है। अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के लिए निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता 1.428 एमटीपीए और 0.892 एमटीपीए है। तथापि प्रस्तावित दरमान में शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो के लिए पृथक् दर का प्रस्ताव नहीं किया है।

(iii). परिचालन लागत:

इस संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि परिचालन के प्रथम वर्ष में उपस्कर बरती द्वारा कवर किया जाएगा और इसलिए अनुरक्षण लागत दस वर्ष से सुविचारित की गई है। टीएएमपी दिशानिर्देशों के आधार पर, परिचालन लागतों की भिन्न मर्दों पर विचार किया गया है।

इसने ग्रैब के साथ 120 टन एचएमसी के लिए लागत विवरण भेजा है। पत्तन द्वारा सुविचारित मुख्य लागत तत्व नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं—

(रु० लाखों में)

| क्र. सं. | विवरण | गणनाएं | 120 टन एचएमसी | |
|----------|--------------------------------|--|---------------|--------|
| | | | क्रैन | ग्रैब |
| 1. | पूँजी लागत | | 2246.23 | 106.31 |
| 2. | परिचालन और अनुरक्षण लागत | | | |
| | (i). ईंधन | 4000 घंटे (70 लि./घंटे @ रु० 40.44/लि.) | 124.18 | — |
| | (ii). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत | 5% कुल पूँजी लागत पर | 112.31 | 5.32 |
| | (iii). बीमा | 1% कुल पूँजी लागत पर | 22.46 | 1.06 |
| | (iv). मूल्यहास | 10.34% पूँजी लागत पर (कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानका के अनुसार) | 232.26 | 10.99 |
| | (v). अन्य व्यय | सकल अचल परिसंपत्ति का 5% | 112.31 | 5.32 |
| | कुल लागत | | 603.52 | 22.69 |
| 3. | आरओसीई | 16% पूँजी लागत पर | 359.40 | 17.01 |
| 4. | कुल लागत जमा आरओसीई | | 962.92 | 39.70 |

(iv). मसौदा प्रस्तावित दरमान में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् हैं—

(रु० में)

| क्र.सं. | विवरण | सुविचारित क्षमता एमटीपीए में | दर प्रति मी.ट. विना ग्रैब वाली क्रैन का उपयोग के लिए | | ग्रैब के उपयोग के लिए प्रति मी.ट. प्रभार | |
|---------|---------------------------|------------------------------|--|-------|--|------|
| | | | विदेशी | तटीय | विदेशी | तटीय |
| (i). | 120 टन हारबर भायाइल क्रैन | 2.976 | 32.36 | 19.42 | 2.15 | 1.29 |

टिप्पणी: अपक्रंट प्रशुल्क गणना में, वीओसीपीटी ने ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन दर क्रमशः रु0 67.43 प्रति टन और रु0 107.95 प्रति टन (विदेशी) परिकलित की है परन्तु मसौदा प्रस्तावित दरमान में एकसमान प्रहस्तन दरें प्रस्तावित की गई हैं जैसाकि उपर्युक्त तालिका में दिया गया है।

(v). वीओसीपीटी ने निम्नलिखित शर्तों का प्रस्ताव किया है:-

- (क). ऊपर निर्दिष्ट दरें विनिर्दिष्ट आउटपुट प्रतिदिन के संबंध में हैं। यदि 1000 टन तक कोई वृद्धि/कटौती होती है तो प्रत्येक 1000 टन प्रतिदिन के लिए दर 5 प्रतिशत तक अधिक/कम हो जाएगी।
- (ख). औसत बर्थ-दिवस आउटपुट की गणना के लिए सूत्र निम्नवत् है:-

एचएमसी द्वारा लादी/उतारी गई कुल मात्रा

X 24 घंटे

शुरुआत से पूरा होने तक पोत से लिया गया कुल समय

- (ग). कार्गो की लदाई/उताराई के शुरु होने से पूरा होने तक पोत के लिए औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे/उतारे गए कार्गो की पूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली के लिए चुना जाएगा।
- (घ). यदि एक एचएमसी दूसरे एचएमसी या ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करता है तो क्रेन के लिए बर्थ-दिवस आउटपुट एचएमसी के लदाई मीटर द्वारा यथा प्रतिवेदित मात्रा के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।
- (ङ). यदि एक घट रा अधिक और पोत के बर्थ छोड़ने तक क्रेन खराब हो जाती है तो एचएमसी द्वारा प्रहरित मात्रा क्रेन कार्य घंटों द्वारा विभाजित और 24 द्वारा गुणित खराबी से पहले लादे/उतारे गए कार्गो को लेखा में लेते हुए निर्धारित की जाएगी।
- (च). एचएमसी पर अनारोप्य कारणों से एक ही बार में दो घंटों से अधिक समय के लिए एचएमसी के परिचालन के रोके जाने के मामले में, उपयुक्त भत्ता पोत में क्रेन परिचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को स्वीकृत होगा। 2 घंटों से कम एचएमसी के रुकने को उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार में नहीं लिया जाएगा। एचएमसी पर आरोप्य रुकावटों के लिए कोई भत्ता स्वीकार्य नहीं होगा। एचएमसी की गणना के दौरान लदाई/उताराई परिचालन में सभी विरामों को दैनिक पोत कार्यनिष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवडोर द्वारा प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता होती है।
- (छ). यदि एचएमसी की खराबी/गैर-कार्यनिष्पादन की वजह से किसी पोत का स्थानांतरण आवश्यक हो जाता है तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थानांतरण प्रभार रु0 1,00,000/- (रुपए एक लाख केवल) के जुर्माने के अलावा क्रेन परिचालक से वसूल किए जाएंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापस किए जाएंगे जबकि जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा।
- (ज). औसत आउटपुट पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अतिग और बाध्यकारी होगा।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव दिनांक 13 अक्टूबर 2011 उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। अनुरोध किए जाने के बावजूद वीओसीपीटी ने विषय प्रस्ताव पर परामर्श किए जाने वाले आरएफक्यू आवेदनों की सूची नहीं भेजी है। सीपूल पोर्ट प्रा लि को तृतीयकारिन स्टीवडोर्स एसोसिएशन से विषय प्रस्ताव की प्रति प्राप्त हुई थी और उसपर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों एवं सीपूल पोर्ट प्रा. लि. से प्राप्त टिप्पणियां वीओसीपीटी को अग्रेषित की गई थीं। वीओसीपीटी ने पत्र दिनांक 7 दिसंबर 2011 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों द्वारा कही गई बातों पर टिप्पणियां भेजी हैं।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, वीओसीपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 8 नवंबर 2011 द्वारा अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने पत्र दिनांक 14 नवंबर 2011 द्वारा अपना प्रत्युत्तर भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीओसीपीटी द्वारा भेजे गए प्रत्युत्तर का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

| क्र.सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न | वीओसीपीटी से प्राप्त प्रत्युत्तर |
|---------|---|--|
| (i). | एसएफसी सिगरेटों पर उस सरकारी निदेश की प्रति भेजे जिसके आधार पर वीओसीपीटी ने प्रस्ताव दाखिल किया बताया है। | इसने 10 नवंबर 2011 को हुई एसएफसी बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भेजी है। इसने एसएफसी की सिफारिशों पर सरकारी निदेश नहीं भेजा है। |
| (ii). | वीओसीपीटी को यह बताया गया था कि आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 द्वारा पहले से निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क उस अवधि पर निर्भर नहीं करता है जिसके लिए रियायत प्रदान की जानी है। एमएचसी के लिए प्रशुल्क क्रेन के प्रासंगिक पैरामीटरों और वित्त के आधार पर निर्धारित किया गया था और, इसलिए, प्रदान की जाने वाली रियायत आवश्यक नहीं थी। परिसंपत्ति के आर्थिक जीवनकाल की क्या प्रासंगिकता है जिसे कम्पनी अधिनियम की शर्तों में की गई मूल्यहास गणनाओं में विधिवत रूप से लिया गया है। अतः वीओसीपीटी को सलाह दी गई थी कि 30 वर्षों से 10 वर्षों तक की रियायत अवधि में बदलाव के आधार पर नए प्रशुल्क के लिए अपने द्वारा किए गए अनुरोध की समीक्षा करे। | आरएफव्यू के लिए बोलीदाताओं के विचारों के आधार पर 30 वर्षों से 10 वर्षों तक रियायत अवधि में बदलाव केवल सूचना के लिए है। इसका विषय प्रस्ताव से कोई संबंध नहीं है। |
| (iii). | प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा मुख्य रूप से बताए गए दूसरे आधार क्रेन की क्षमता में इसका 120 टन होना है। इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 के पैरा 8 (iii) में 100 टन एमएचसी का मानक रूप में विचार करने के कारण स्पष्ट किए और यह भी स्पष्ट किया है कि केरो निष्पादन संबंधित निर्धारित प्रशुल्क तभी लचीलापन देगा यदि तैनात की गई क्रेन की वास्तविक क्षमता अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सुविचारित 100 टन की मानक एमएचसी से गिन हो। इस स्थिति को स्वीकार करते हुए, इस प्राधिकरण ने मोबाइल हारबर क्रेनो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अधिसूचित किया था कि 100 टन एमएचसी के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित किया गया था। 120 टन क्रेन के 100 टन क्रेन की अपेक्षा बेहतर कार्य करने की संभावना है और, इसलिए, यह निर्धारित स्लैब ढांचे के अनुसार उच्चतर प्रशुल्क के लिए स्वतः ही पात्र हो जाएगा। अतः वीओसीपीटी से विषय प्रस्ताव पूरी तरह से तर्कसंगत ठहराने का अनुरोध किया गया था। | यह प्राधिकरण अपने आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 की समीक्षा के लिए दिनांक 4-3-2011 को हुई बोली-पूर्व बैठक में बोलीदाताओं के निवेदनों की जांच के आधार पर निर्णय ले। |
| (iv). | सामान्य: | |
| | (क). वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित प्रस्ताव के अनुसार, बर्थ I से VI और IX जहां प्रस्तावित एचएमसी तैनात किए जाने हैं, उनमें ब्रेक बल्क कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो शामिल हैं। क्रेन की उत्पादकता पर स्थित कार्गो की प्रकृति पर निर्भर होगी। तथापि, वीओसीपीटी ने क्रेन की क्षमता के अनुमानन में सभी प्रकार के कार्गो के लिए एकसमान प्रहस्तन दर पर विचार किया है और कार्गो की प्रकृति पर ध्यान दिए बिना समान दर का प्रस्ताव किया है। अतः वीओसीपीटी से अनुरोध है कि स्थिति की समीक्षा करे और प्रस्ताव को उपयुक्ततः संशोधन करे। इस संबंध में, पूर्ववर्ती आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 का अवलोकन करें। | पत्तन का यह निवेदन कि उक्त क्रेन द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो में ब्रक बल्क जैसे ग्रेनाइट और बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न, उर्वरक आदि शामिल हैं। प्रत्येक कार्गो के लिए प्रहस्तित किया जाने वाला सही टनभार सही प्रकार से अनुमानित नहीं किया जा सकता क्योंकि सभी बर्थों और बर्थ सं. I से IV में पत्तन की घाट क्रेनों में शिप गियरों की समानान्तर कार्य है। इसलिए, पूरी तरह से उपस्करों के लिए कोई अभिचिह्नित बर्थों/कार्गो के बिना प्रस्ताव की वास्तविकताओं के आधार पर विचार करते हुए पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार करें। |
| | (क). वीओसीपीटी ने कहा है कि बर्थ 50,000 डीडव्यूटी तक के पोतों का प्रहस्तन कर रहे हैं और ऐसे पोतों के बीम लगभग 35 मीटर होने की संभावना है। वीओसीपीटी ने आगे कहा है कि मौजूदा घाट क्रेनों | |

| | की पहुंच केवल 26 मीटर है। 120 टन एचएमसी तैनात करने का वीओसीपीटी का प्रस्ताव इस आधार पर है कि उच्चतर आकार के पोतों के कार्गो के प्रहस्तन के लिए पहुंच अपेक्षित है। इस संदर्भ में, वीओसीपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें— | | | | | | | | | | |
|------------------|--|--|------------------|---------------|--------------|--------|----------|----------|--------|----------|----------|
| | (i). 50,000 डीडब्ल्यूटी पोत के शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए क्या पहुंच अपेक्षित है? | सामान्यतः 50,000 डीडब्ल्यूटी पोत का बीम आकार 32 मीटर से अधिक होगा। अपेक्षित पहुंच घाट के निर्माण, फंडरों और पोत के हैच के सरकमफिरस के आधार पर अपेक्षित आउट रीच भिन्न हो सकती है। | | | | | | | | | |
| | (ii). 120 टन एचएमसी और 100 टन एचएमसी की पहुंच क्या है? | क्रन की तकनीकी विशेषता के अनुसार, 100 टी एचएमसी और 120 टन एचएमसी की पहुंच निम्नवत् है— <table border="1"> <tr> <th>एचएमसी की क्षमता</th><th>न्यूनतम पहुंच</th><th>अधिकतम पहुंच</th></tr> <tr> <td>100 टन</td><td>10.5 मी.</td><td>43.00 मी</td></tr> <tr> <td>120 टन</td><td>10.5 मी.</td><td>48.00 मी</td></tr> </table> | एचएमसी की क्षमता | न्यूनतम पहुंच | अधिकतम पहुंच | 100 टन | 10.5 मी. | 43.00 मी | 120 टन | 10.5 मी. | 48.00 मी |
| एचएमसी की क्षमता | न्यूनतम पहुंच | अधिकतम पहुंच | | | | | | | | | |
| 100 टन | 10.5 मी. | 43.00 मी | | | | | | | | | |
| 120 टन | 10.5 मी. | 48.00 मी | | | | | | | | | |
| | (iii). यह दर्शाने के लिए विश्लेषण कि क्यों 100 टन एचएमसी 50,000 डीडब्ल्यूटी पोतों के शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की अपेक्षा को पूरा नहीं करेगी। | इस पत्तन का नौवां बर्थ 12.8 मीटर गहरा निकर्षित किया गया है और 50,000 डीडब्ल्यूटी से ज्यादा आकार का पोत बर्थ किया जाएगा और इसलिए 120 टन एचएमसी प्रस्तावित किया गया है। | | | | | | | | | |
| | (iv). यह स्थापित किया जाए कि केवल 120 टन एचएमसी ही 50,000 डीडब्ल्यूटी पोतों के शुष्क बल्क कार्गो की अपेक्षा को पूरा करेगी। | कोई टिप्पणी नहीं भेजी गई है। | | | | | | | | | |
| (v). | सर्वोत्तम क्षमता: (क). 120 टन एचएमसी के क्षमता अनुमानन के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें: | | | | | | | | | | |
| | (i). प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 29.76 लाख टन क्षमता एचएमसी की 100 टन क्षमता के लिए प्रासंगिक है। तथापि, वीओसीपीटी का प्रस्ताव 120 टन एचएमसी की उच्चतर क्षमता के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु है। अतः 120 टन एचएमसी के लिए प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित क्षमता का औचित्य बताएं। | यह विषय प्रस्ताव के लिए प्रासंगिक प्रतीत नहीं होता है क्योंकि यह दर प्रतिदिन कार्गो की विशिष्ट श्रेणियों के प्रहस्तन के लिए क्रन की उत्पादकता पर आधारित है। 29.76 लाख टन क्षमता बहुउद्देशीय बर्थ के मामले में कार्गो प्रहस्तन दरों के प्रतिमानकों के आधार पर सुविचारित की गई है। | | | | | | | | | |
| | (ii). वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित 120 टन एचएमसी की क्षमता की गणना के गणना पत्रक में, प्रति एचएमसी वार्षिक प्रहस्तन क्षमता 43.60 लाख टन दर्शाई गई है। ऐसी स्थिति में, इकाई दर की गणना के लिए 100 टन एचएमसी हेतु प्रासंगिक 29.76 लाख टन वार्षिक प्रहस्तन क्षमता पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें। | 120 टन एचएमसी की संभावित प्रहस्तन क्षमता क्रन की तकनीकी विशिष्टता के आधार पर 43.60 लाख टन है। तथापि, 29.76 लाख टन टीएमपी दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उल्लिखित प्रतिमानकों के अनुसार गणना के लिए सुविचारित किया गया है। | | | | | | | | | |
| | (ख) पत्तन ने क्षमता निर्धारण में 13209 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। तथापि, प्रस्तावित अपफ्रंट दर पर पहुंचने के लिए प्रस्ताव के साथ सलग्न लागत विवरण में पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए 12500 टन प्रतिदिन और ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में 3750 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। विषय प्रस्ताव में 13209 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर भेजने की प्रासंगिकता स्पष्ट करें। | 13209 टन प्रतिदिन की क्षमता क्रनों की संख्या की अपेक्षा परिगणित करने के लिए क्रन की तकनीकी विशिष्टता के आधार पर है। और 12500 प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्रशुल्क गणनों में प्रतिदिन दर की गणना करने के लिए है, यह जुलाई 2010 आदेश में टीएमपी द्वारा यथा अंगीकृत बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क प्रतिमानकों के आधार पर है। | | | | | | | | | |
| | (ग). वीओसीपीटी ने क्रन की सर्वोत्तम क्षमता की गणना करने के लिए एक वर्ष में 330 कार्यदिवसों, 21 कार्य घंटे प्रतिदिन और 85 प्रतिशत उपस्कर कुशलता स्तर पर विचार किया है। फरवरी 2008 के अपफ्रंट | यह क्रन इस निविदा के लिए विहित किसी बर्थ में तैनात की जाएगी और बर्थों के लिए 70 प्रतिशत निर्धारित किए जाने की जरूरत नहीं है। यही यादीस्टिक टीएमपी के पूर्ववर्ती आदेश दिनांक 23 | | | | | | | | | |

| | |
|---|--|
| प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानका के अनुसार विभिन्न प्रकार के बर्तों, बहुउद्देशीय बर्त सहित, के लिए सर्वोत्तम क्षमता अधिकतम क्षमता का 70 प्रतिशत परिगणित किया गया है। प्रतिमानक क्षमता के निर्धारण के लिए प्रासांगिक प्रत्येक पैरामीटर में कोई पृथक कुशन की अनुमति नहीं देते हैं। अतः वीओसीपीटी से अनुरोध है कि अपने द्वारा अनुमानित क्षमता गणना की समीक्षा करें और इसे उपयुक्ततः संशोधित करें। | जुलाई 2010 में अंगीकृत की गई है। |
| (घ). ग्रैब के लिए इकाई दर की गणना हेतु एचएमसी की वार्षिक प्रहस्तन क्षमता के 62 प्रतिशत विचार करने का आधार भेजें। | बर्तों में मौजूदा परिदृश्य ग्रैब के साथ और ग्रैब के बिना क्रेन की अनुमानित क्षमता के हिससे पर पहुंचने के लिए सुविचारित की गई है। |
| (ङ) ग्रैब के लिए दर निर्धारित करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं से यह देखा गया है कि उसने क्रेन की अनुमानित क्षमता के 62 प्रतिशत हिससे पर विचार किया है। यह इम्पैक्ट होता है कि अनुमानित क्षमता का राय 38 प्रतिशत ग्रैब की अपेक्षा नहीं करेगा। चूंकि ग्रैब के साथ और ग्रैब के बिना क्रेन की प्रहस्तन दर भिन्न-भिन्न हो सकती है, इसलिए ग्रैब की अपेक्षा नहीं करने वाले क्षमता हिस्सेदारी के प्रभाव को क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता के अनुमानन को लेखा में लिया जाए। | यह एक समेकित सुविधा है और इसलिए ग्रैब के साथ और ग्रैब के बिना के लिए अलग-अलग प्रहस्तन दर निर्धारित नहीं की जा सकती। |
| (iii). पूंजी लागत: | |
| (क). वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) की गणना में सुविचारित एचएमसी और ग्रैब की कुल लागत ₹ 24.6 करोड़ है जबकि प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए लागत विवरण में सुविचारित कुल लागत ₹ 23.53 करोड़ है। उसके मद्देनजर कृपया एचएमसी और ग्रैब की सही कीमती अलग-अलग भेजें और परिचालन लागत तथा आरओसीई की गणना में प्रभाव का शोधन, यदि आवश्यक हो, भी करें। | <p>एक क्रेन की लागत है ₹ 22.46 करोड़ एक ग्रैब की लागत है ₹ 1.06 करोड़ कुल ₹ 23.52 करोड़</p> <p>दो क्रेनों और चार ग्रैब (प्रत्येक क्रेन के लिए दो ग्रैब) रखने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए पूंजी लागत ₹ 49.20 करोड़ ली गई है।</p> <p>एक क्रेन की लागत ₹ 22.46 करोड़ 2 ग्रैबों की लागत ₹ 2.12 करोड़ कुल ₹ 24.58 करोड़ दो क्रेनों का जोड़ ₹ 49.20 करोड़ (लगभग)</p> |
| (ख) कृपया प्रस्ताव में सुविचारित एचएमसी और ग्रैब की पूंजी लागत की गणना भेजें। | उन्होंने अपेक्षित ब्योरे भेजे हैं। |
| (ग) वीओसीपीटी ने केवल एचएमसी की पूंजी लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं। कृपया ग्रैब की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। | उन्होंने दस्तावेजी साक्ष्य की प्रति भेजी है। |
| (घ). वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित एचएमसी की पूंजी लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य में कहा गया है कि यह कीमती केवल 13 अगस्त 2011 तक वैध है। अतः कृपया पुष्टि करें कि क्या प्रस्ताव में सुविचारित एचएमसी की लागत प्रचलित बाजार कीमत का प्रतिनिधित्व करती है। | यह प्रस्ताव जून 2011 माह में शुरू किया गया था और आरएफक्यू में उल्लिखित ₹ 49.20 करोड़ की विहित परियोजना लागत उस समय प्राप्त बजटीय आफर पर आधारित है। डीलर से यह पुष्टि की गई है कि सामान की वर्तमान में भी वही कीमत है। |
| (ङ) यह भी पुष्टि करें कि क्या एचएमसी की पूंजी लागत एवं ग्रैब की पूंजी लागत के अनुमानन में शुल्कों और करों पर विचार किया गया है। इस संबंध में शुल्कों में ईपीसीजी लाभ प्राप्त करने वाले क्रेन परिचालक की संभावनाएं भी ध्यान में रखें। | हां, 3 प्रतिशत का उत्पाद शुल्क ईपीसीजी योजना पर विचार करते हुए अंगीकृत किया गया है। |
| (च). कृपया क्रेन और ग्रैब की पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित विनिमय दर दर्शाएं और इसके संशोधन के मामले में मौजूदा विनिमय दर | 14-06-2011 को प्रचलित यूरो के लिए ₹ 64.65 की विनिमय दर आरएफक्यू तैयार किए जाने के समय सुविचारित की गई है। वर्तमान विनिमय दर ₹ 68.63 |

| | | |
|--|--|--|
| | से विनिमय दर को अद्यतन करें। | प्रति यूरो है। विनिमय दर उतार-चढ़ाव पर विचार करते हुए प्राधिकरण द्वारा आदेश पारित किए जाने के समय यूरो के मामले में समकक्ष रूप की भूमिका अंगीकृत करना जल्दबाजी होगी। |
| | (iv). परिचालन लागत: | |
| | (क). ईंधन लागत: | |
| | (i). एआरआर की गणना में सुविचारित ईंधन की इकाई कीमत ₹0 44.35/लिटर है जबकि लागत विवरण में इसे ₹0 40.44/लिटर लिया गया है। अन्तर का समाधान करें और लागत विवरण ईंधन की मौजूदा इकाई कीमत से अद्यतन करें। | ईंधन लागत ₹0 44.35/लिटर सुविचारित की गई है। दोनों गणनाओं अर्थात् एआरआर और लागत विवरण गणनाओं में ईंधन की दर ₹0 44.35/लिटर ली गई है परन्तु लागत विवरण गणनाओं में गणनाओं के विवरण में इसे प्रतिकूलतः ₹0 40.44 प्रति लिटर उल्लिखित किया गया है। |
| | (ii). कृपया पुष्टि करें कि 100 टन एचएमसी के परिचालन के लिए 70 लिटर प्रतिदिन की ईंधन उपभोग दर 120 टन एचएमसी के लिए भी लागू होगी। | ईंधन उपभोग प्रत्येक चक्र में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के भार के आधार पर भिन्न होगा, जलयान होल्ड में कार्गो की स्थिति, वहां जहां कार्गो उतारा जाना है, इसलिए परिचालक की कुशलता 70 लिटर प्रति घंटा की दर से औसत उपभोग उपयुक्त है। |
| | (ख). परिचालन लागत के अनुमानन में, यह प्रकट होता है कि वीओसीपीटी ने बहुउद्देशीय बर्थ के लिए परिचालन लागतों के अनुमानन हेतु 2008 के प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों को अपनाया है। तथापि, वीओसीपीटी ने एचएमसी द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्कों पर विचार नहीं किया है। वीओसीपीटी के दरमान के अनुसार एचएमसी द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क परिचालन लागत के अनुमानन में सुविचारित किया जाए। | प्रस्तावित मोबाइल हारबर क्रैन्स घाट क्रैन जैरो खुले स्थान में कार्य के अलावा उपयोग के लिए माग के आधार पर बर्थ सं. I से VI और IX में कहीं भी परिचालन किए जाने की उम्मीद है और क्रैन की मांगों का पालन करने के लिए एक बर्थ से दूसरे बर्थ में संचलन की उम्मीद है, इसलिए, कोई विशिष्ट भंडारण परिकल्पित नहीं किया गया है और परिणामस्वरूप लाइसेंस शुल्क का कोई अनुमान नहीं है। |
| | (v). दरमान | |
| | (क). वीओसीपीटी का प्रस्ताव एचएमसी द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए देखा गया है। ऐसी स्थिति में, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली पर शासित मसौदा दरमान के खंड 22 (सामान्य निबंधन एवं शर्तों) के अधीन प्रस्तावित खंड (i) और (ii) की प्रासंगिकता स्पष्ट करें। | पोत संबंधित प्रभारों पर खंड प्रासंगिक नहीं है और कृपया इन्हें हटाया जाए। |
| | (ख). पत्तन ने तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए दरों का प्रस्ताव किया है। तथापि, वीओसीपीटी ने तटीय कार्गो प्रहस्तन की दरों को शासित करने वाली शर्तों का प्रस्ताव नहीं किया है। इस संबंध में, वीओसीपीटी में अभियांत्रिक प्रहस्तन सुविधाओं के अपग्रेडेशन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 का अवलोकन करें। | शर्तों को दरमान में उपयुक्ततः शामिल किया जाए। |
| | (ग). इसके लिए शर्त कि टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, जैसाकि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में विनिर्दिष्ट किया गया है, मसौदा दरमान में शामिल करें। | हाँ। सहमत हैं। कृपया दरमान में शामिल करें। |
| | (घ). मसौदा दरमान में यह कहा गया है कि निर्दिष्ट दरें विनिर्दिष्ट प्रतिदिन आउटपुट के संबंध में हैं। तथापि, प्रतिदिन आउटपुट निर्धारित किया नहीं दिखाई दिया है। | यूके प्रस्तावित दर टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार 12,500 मी.ट. प्रतिदिन परिगणित की गई है और इसलिए यह प्राधिकरण 12,500 मी.ट. को विशिष्ट आउटपुट प्रतिदिन रूप में विचार करे। |
| | (ङ). हालांकि पत्तन ने क्रैन दर एवं ग्रैब दर में तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव | तटीय दरें तटीय कार्गो के प्रहस्तन की किसी भी विशेष आवश्यकता को पूरा करने के लिए निर्धारित की गई |

| | | |
|--|--|---|
| | किया है, परन्तु ऐसी रियायत स्वीकृत करने का राजस्व प्रभाव प्रस्तावित दर पर पहुँचने के समय सुविचारित नहीं किया गया है। पत्तन पुष्टि करे कि उसे प्रस्तावित उपस्कर से तटीय पोत/कार्गो के प्रहस्तन की उम्मीद नहीं है। | है। वर्तमान में, सुविचारित कार्गो प्रोफाइल क्रेन द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो के लिए केवल विदेशी पोत हैं। इसलिए राजस्व प्रभाव शून्य है। |
| | (च). वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण में ब्रेक बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए इकाई दर निर्धारित करने के लिए गणना शामिल है। तथापि, प्रस्तावित मसौदा दरमान में ब्रेक बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो के लिए दरें शामिल नहीं हैं। कृपया मसौदा दरमान उपयुक्ततः संशोधित करें और प्रेषित करें। | हैं। उपयुक्ततः संशोधित किया गया है। |
| | (छ). कृपया मसौदा दरमान के खंड 2.2 (iii) (ग) में प्रस्तावित शर्त में यह वाक्य "टर्मिनल वापसी का दावा करने के लिए जमा किए जाने वाले विशिष्ट दस्तावेजों को अवश्य विनिर्दिष्ट करें" शामिल किए जाने की जरूरत स्पष्ट करें। | केवल प्रशासनिक सुविधा के लिए। कृपया शामिल करें। |
| | (ज). वीओसीपीटी में यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि लागत अनुमान मौजूदा बाजार दरों को दर्शाते हैं और मसौदा दरमान में यह सामान्य टिप्पणी शामिल करें कि प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फूर्ति से सूचकांकित की जाएंगी और 1 जनवरी 2011 तथा प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक ही और कि प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी। | हैं। इसे उपयुक्ततः शामिल किया जाएगा। |

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 16 नवंबर 2011 को वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास में आयोजित की गई थी। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में यह सहमति थी कि वीओसीपीटी प्रासंगिक बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजेगा और अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 दिसंबर 2011 द्वारा अपना प्रत्युत्तर भेजा है। पत्तन ने टीएनईबी द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपने विचार भेजे हैं। संयुक्त सुनवाई के दौरान वीओसीपीटी से हमारे द्वारा मांगी गई अन्य सूचना और वीओसीपीटी का प्रत्युत्तर नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

| क्र.सं. | हमारे द्वारा मांगी गई सूचना | वीओसीपीटी का प्रत्युत्तर |
|---------|---|---|
| (i). | वीओसीपीटी द्वारा संयुक्त सुनवाई में आमंत्रित कुछ भावी बोलीदाताओं ने निवेदन किया है कि उन्हें पत्तन से प्रस्ताव की प्रति प्राप्त नहीं हुई थी। पत्तन को यह सलाह दी गई थी कि सभी ऐसे भावी बोलीदाताओं को प्रस्ताव की प्रति भेजी जाए और 5 दिनों के भीतर उनकी टिप्पणियां प्राप्त की जाएं और उसके बाद उसपर पत्तन की टिप्पणियों के साथ एक सप्ताह के भीतर टीएएमपी को भेजी जाए। | प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह अनुसार, प्राधिकरण को प्रस्तुत किए गए टीएएमपी आवेदन की प्रति दो बोलीदाताओं अर्थात् मै. आईएमसी पीएसटीएस कंसोर्टियम और मै. एबीजी पोर्ट्स प्रा.लि. को 16 नवंबर 2011 को भेज दी गई थी। यह बोलीदाताओं से टिप्पणियों की प्राप्ति पर अपनी टिप्पणियां भेजने के लिए सहमत है। |
| (ii). | यह पत्तन के ध्यान में लाया गया था कि मोबाइल हारबर क्रेन के लिए अपकृत प्रशुल्क टीएएमपी द्वारा पहले ही निर्धारित किया गया है और दिशानिर्देशों के अनुसार, ऐसी दरें उसके बाद पांच वर्षों के दौरान बोली लगाए जाने वाले सभी परियोजनाओं पर लागू होंगी। इसके अलावा, पहले से निर्धारित निष्पादन संबंधित प्रशुल्क को ऐसी दरें लागू करने का अधिकार होगा भले | इस प्राधिकरण को अपने आदेश दिनांक 23 जुलाई 2011 की समीक्षा के लिए दिनांक 4 मार्च 2011 को हुई बोली-पूर्व बैठक में बोलीदाताओं के निवेदनों की जांच के आधार पर निर्णय लेना चाहिए। |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>ही तैनात की जाने वाली एमएचसी की क्षमता थोड़ी ज्यादा हो। पत्तन ने पूर्ववर्ती आदेश में टीएएमपी द्वारा सुविचारित पेरामीटर्स को अंगीकृत करते हुए प्रस्ताव तैयार किया है जिसमें 100 टन एमएचसी को आधार रूप में लिया गया है और 120 टन एमएचसी के लिए प्रासंगिक पूंजी लागत ही अद्यतन की गई है। अतः पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह जांच करे और विस्तृत विश्लेषण भेजे कि मोबाइल हारबर क्रेन के लिए पहले से निर्धारित दरें मौजूदा मामले में भी क्यों न लागू की जाए।</p> | |
|--|--|--|

7. कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने संयुक्त सुनवाई के बाद अतिरिक्त टिप्पणियां भेजी हैं। एबीजी पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड ने भी विषय प्रस्ताव पर अपने विचार भेजे हैं। उनसे प्राप्त टिप्पणियां वीओसीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रोषित की गई थीं। वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 दिसंबर 2011 द्वारा अपने विचार भेजे हैं।

8. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9.1. जैसाकि टिप्पणी के पूर्ववर्ती हिस्से में बताया गया है, यह प्राधिकरण 100 टन (टी) क्षमता की मानक हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करत हुए आदेश सं. टीएएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 पहले ही पारित कर चुका है। 120 टन प्रत्येक की दो एचएमसी के परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पत्तन द्वारा दाखिल किया गया मौजूदा प्रस्ताव स्थायी वित्त समिति (एसएफसी) द्वारा की गई सिफारिशों पर पोत परिवहन मंत्रालय के निर्देशों के आधार पर बताया गया है। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, पत्तन ने उन सरकारी निर्देशों की प्रति नहीं भेजी है जिनके आधार पर यह प्रस्ताव दाखिल किया बताया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित एसएफसी की बैठक के कार्यवृत्त की प्रति में भी यह उल्लेख नहीं किया गया है कि वीओसीपीटी में एचएमसी की तैनाती के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 द्वारा पहले से निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क की किसी कारण से समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। एसएफसी ने केवल यह अनुशंसा की है कि पत्तन भागी बोलीदाताओं के साथ बोली से पहले एक बैठक आयोजित करे जिसमें कुछ मुद्दों जैसे मसौदा रियायत कशर में एकाधिकार खंड शामिल किया जाना, वर्तमान फार्म में परियोजना की व्यवहार्यता और परियोजना की अवधि पर उनके विचार प्राप्त किए जा सकें।

9.2. उपर्युक्त स्थिति के बावजूद, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि एक बार निर्धारित की गई अपफ्रंट सीमा विहिनत घटक या सेवा के प्रहस्तन के लिए अगले पांच वर्षों के लिए उसी पत्तन में लागू होगी। दिशानिर्देशों में प्राधान्य से, 23 जुलाई 2010 को पारित आदेश के पैरा 8(xiv) में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि उक्त आदेश में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं अगले पांच वर्षों के दौरान वीओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास में विहिनत कार्गो/सेवा प्रहस्तन के लिए एचएमसी की तैनाती के लिए बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होगी।

इस मामले की कार्यवाही के दौरान, वीओसीपीटी को जाँच करने और विस्तृत विश्लेषण भेजने की सलाह दी गई थी कि मोबाइल हारबर क्रेन के लिए पहले से निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को मौजूदा मामले में भी क्यों न लागू किया जाए। यह दोहराया गया था कि 23 जुलाई 2010 के आदेश में पहले से निर्धारित प्रशुल्क से संबंधित कार्यनिष्पादन को ऐसी दरों पर भी लागू करने की छूट दी जाएगी जब थोड़ी उच्चतर क्षमता की एचएमसी तैनात की जाती है। तथापि, पत्तन ने सिवाय इस सामान्य सुझाव के दूसरा प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कोई आपवादिक कारण नहीं भेजे हैं कि इस प्राधिकरण को दिनांक 4 मार्च 2011 की बोली-पूर्व बैठक में बोलीदाताओं के निवेदनों की जाँच के आधार पर निर्णय लेना चाहिए। पत्तन द्वारा बोलीदाताओं के साथ 4 मार्च 2011 को आयोजित की गई बोली-पूर्व बैठक के कार्यवृत्त में मुख्यतः पत्तन द्वारा प्रस्तावित परियोजना की समयावधि पर चर्चा दी गई है। बोली-पूर्व बैठक के कार्यवृत्त दर्शाते हैं कि कुछ बोलीदाताओं के प्रतिनिधियों ने सामान्य बयान दिया था कि एचएमसी के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित प्रशुल्क कम है और संशोधित किया जाना चाहिए। तथापि, इस बयान को किसी विश्लेषण या तर्कता द्वारा समर्थित नहीं किया गया है। पत्तन ने मौजूदा प्रस्ताव दाखिल करते समय कोई विश्लेषण नहीं किया है या यह दर्शाने के लिए कोई औचित्य नहीं भेजा है कि एचएमसी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पहले निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क त्रुटिपूर्ण है और समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

9.3 यहाँ बताया गया है कि वीओसीपीटी में एचएमसी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने से पहले, इस प्राधिकरण ने पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा प्राधिकृत एचएमसी सेवाओं के लिए अन्य महापत्तन न्यासों पर 100 टन एचएमसी की मानक क्षमता के किराये के लिए प्रशुल्क का अधिकतम स्तर निर्धारित किया है और अन्य सेवा प्रदाताओं को वीओसीपीटी में 2009 के आरम्भिक प्रशुल्क आदेश जिसमें 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक दर पर पहुँचने के लिए अंगीकृत किए गए थे। 12500 टन प्रतिदिन की तलचिह्न उत्पादकता के लिए शुष्क बल्क कार्गो (विदेशी कार्गो) के प्रहस्तन के लिए एचएमसी के किराये के लिए निर्धारित दर पीपीटी में ₹ 37.26 प्रति टन, वर्ष 2009 में वीओसीपीटी में ₹ 37.44 और वर्ष 2010 में वीपीटी में ₹ 33.23 निर्धारित की गई है। आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 में वीओसीपीटी में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क 12500 टन/दिन के उत्पादकता स्तर के लिए शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए ₹ 29.69 है। विभिन्न मामलों में एचएमसी के लिए निर्धारित डकाई दर में भिन्नता मुख्यतः एचएमसी के पूंजी लागत अनुमानों में भिन्नता की वजह से आई है। आदेश के अनुवर्ती हिस्से में यथा उल्लिखित, स्वतः वार्षिक समायोजन के अधीन वीओसीपीटी के मामले में जनवरी 2010 को भारत डब्ल्यूपीआई के साथ निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क लागत मदों में वृद्धि का ध्यान रखेगा।

9.4. दोहराए जाने की लागत पर यह बताया गया है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में विनिर्दिष्ट है कि एक बार निर्धारित अपफ्रंट सीमा चिह्नित घटक या सेवा के लिए अगले पाँच वर्षों के लिए समान पत्तन में लागू होगी। इसलिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का उद्देश्य क्रेन राईट भावष्य में शामिल की जाती है, की भिन्न क्षमता के लिए दोबारा दर निर्धारित करना नहीं है। यह प्राधिकरण वीओसीपीटी के साथ-साथ पीपीटी के पूर्ववर्ती आदेश में एचएमसी की विभिन्न क्षमता के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क के बारे में पहले से गहराई से चर्चा की गई है। आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010, जिसमें 100 टन और 140 टन एचएमसी के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क हेतु वीओसीपीटी के प्रस्ताव का निपटारा किया गया है, में इस प्राधिकरण ने निर्णय दिया था कि क्रेन का उपयोक्ता क्रेन द्वारा ऑफर की गई सेवाओं की उत्पादकता और विश्वसनीयता से संबंधित होगा और तैनात की गई क्रेन की क्षमता से संबंधित नहीं होगा। ऐसे अवसर हो सकते हैं जहाँ उच्चतर क्षमता वाले एचएमसी की उत्पादकता कुशल 100 टन एचएमसी से कम हो सकती है। उत्पादकता से संबंधित प्रशुल्क क्षमता में भिन्नताओं का स्वतः ही ध्यान रखेगा, क्योंकि उच्चतर क्षमता क्रेन के प्रहस्तन दर की शर्तों में बेहतर उत्पादकता वापस आने की उम्मीद है। उक्त आदेश में, यह भी बताया गया था कि वीओसीपीटी में गतिविधि में अतिरिक्त क्रेनों को शामिल किए जाने की संभावना को वीओसीपीटी द्वारा प्रक्षेपित संबद्ध बर्थों पर बढ़ती प्रशुल्क मांग के मद्देनजर नकारा नहीं जा सकता। इन सभी पहलुओं पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने 100 टन की एचएमसी की मानक क्षमता पर विचार करते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया है और क्रेन के कार्यनिष्पादन से प्रशुल्क को जोड़ा है ताकि अगले पाँच वर्षों में पत्तन में घटक/सेवा का चिह्नित प्रहस्तन उपलब्ध करवाने वाली एचएमसी के क्षमता स्तर के लिए इसे फिट किया जा सके। प्रशुल्क को कार्यनिष्पादन से जोड़ने पर उपयोक्ताओं और सेवा प्रदाता के हित का भी ज्यादा ध्यान रखा जा सकेगा यदि इस कार्यवाही में सुविचारित मानक एचएमसी से एक सीमा के भीतर तैनात की गई क्रेन की वास्तविक क्षमता भिन्न होती है।

9.5. 120 टन एचएमसी के लिए पत्तन द्वारा निरूपित मौजूदा प्रस्ताव में, 100 टन एचएमसी के लिए जुलाई 2010 के पूर्ववर्ती आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा आधार रूप में सुविचारित लगी पैरामीटर और 120 टन एचएमसी के लिए प्रासंगिक पूंजी लागत को अद्यतन किया है। 50,000 टीडब्ल्यूटी पोतों के शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की आवश्यकता केवल 120 टन एचएमसी ही पूरा कर सकती है क प्रश्न पर पत्तन ने पुष्टि साध रखी थी। वीओसीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित करना 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार नहीं होगा।

10. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण 120 टन क्षमता की एचएमसी के लिए एचएमसी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा दाखिल किए गए पृथक प्रस्ताव को खारिज करता है और आदेश देता है कि आदेश में टीएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क 23 जुलाई 2010 के उक्त आदेश के पैरा 9.1 में यथा उल्लिखित प्रशुल्क के वार्षिक सूचकांकन के अधीन विनिर्दिष्ट पाँच वर्षों के दौरान वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास में एचएमसी को शामिल करना अच्छा होगा।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/11/असा]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai the 6th March, 2012

No. TAMP/50/2011-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for setting upfront tariff caps for Harbour Mobile Crane for 120 T capacity as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/50/2011-VOCPT

V.O. Chidambaranar Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 19th day of January, 2012)

This case relates to a proposal dated 13 October 2011 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of upfront tariff for upgradation of the mechanical handling infrastructure at Berth Nos. I to VI and IX on Build, Own and Operate (BOO) basis for a period of 10 years.

2. This Authority passed an Order No. TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 fixing upfront tariff for Harbour Mobile Crane (HMC) based on a proposal received from the VOCPT. This Order was notified in the Gazette of India on 12 August 2010 vide Gazette No. 201. Drawing reference to the above Order, the VOCPT has stated that a fresh proposal is filed reportedly based on the directions given by the Ministry of Shipping based on SFC recommendations for fixing upfront tariff for operation of 2 nos. 120 T HMC for 10 years. The port has stated that the total additional handling capacity required by the year 2022-23 is 8.0 Million Tonnes. Considering the reach required for handling dry bulk cargo of larger size of vessel calling at berths III, IV, V, VI and IX, minimum two high capacity crane with greater reach are to be procured and deployed at the port. Hence, the port has stated that 2 nos. of 120 T HMC are to be procured immediately for handling the projected traffic volume upto the year 2022-23.

3.1. The port has stated that the capacity of the existing material handling equipment consisting of 1 no. 6 T, 1 no. 10 T and 3 nos. 20 T HMCs is 5.50 Million Tonnes (MT). The port has projected that 13.40 MT will have to be handled by it in 2022-23 at Berth Nos. I to VI and IX. In order to meet the traffic forecast for the next 10 years, the port proposes to upgrade the mechanical handling infrastructure on Build, Own and Operate (BOO) basis at a project cost of ₹49.20 crores.

3.2. The other main points made in the proposal are as under:

(i). Capacity of the HMC:

The handling capacity of the 120T HMC is assessed at 4.36 MT following certain assumptions and norms as given below:

A. Assumptions:

| | |
|--|----------|
| On stream days considered in a year | 330 days |
| Equipment availability per day | 21 hours |
| No. of cycles per crane per hour | 20 |
| Material handling equipment efficiency | 85% |

B. Norms:

| Details | 120T HMC |
|---|-----------------------------------|
| Maximum reach required | 34m |
| Grab weight | 20T |
| Load/ move at 11 to 19m | 75T |
| Load/ move at 34m | 39T |
| Average load/move (excluding the grab weight) | $(55 + 19) / 2 = 37\text{T/grab}$ |
| Handling rate/hour | $37 \times 20 = 740\text{T/hr}$ |
| Equipment efficiency | 85% |

| | |
|--------------------------|--------------------------------------|
| Handling capacity / hour | 740 * 0.85 = 629 T/hour |
| Handling capacity / day | 629 * 21 = 13209 T/day |
| Annual handling capacity | 13209 * 330 = 4,358,970 i.e. 4.36 MT |

(ii). Optimal Capacity:

The port has assessed the capacity of one HMC of 120 T at 2.976 Million Tonnes considering handling rate of 744 tonnes/ hour for dry bulk cargo for 4000 hours in a year.

The port has separately assessed the optimal capacity of HMC for handling break bulk cargo (i.e. steel and bagged cargo) and other cargo (assuming handling rate of 357 T/ hour and 223 T/ hour for 4000 hours. The optimal capacity assessed for break bulk cargo and other cargo in the upfront tariff calculation is 1.428 MTPA and 0.892 MTPA respectively. The proposed Scale of Rates, however, does not propose separate rate for dry bulk, break bulk and other cargo.

(iii). Operating cost:

In this connection, it has submitted that in the first year of operation the equipment will be covered by warranty and hence the maintenance cost is considered from the second year onwards. Based on the TAMP guidelines, the different items of operating costs are considered.

It has furnished cost statement for 120T HMC along with the grab. The main cost elements considered by the port are tabulated below:

| Sl. No. | Particulars | Workings | ₹ in lakhs | |
|---------|-----------------------------------|---|---------------|--------------|
| | | | 120 T HMC | |
| | | | Crane | Grab |
| 1. | Capital cost | | 2246.23 | 106.31 |
| 2. | Operation and maintenance cost | | | |
| | (i). Fuel | 4000 hrs. (70 ltrs./ hr @ ₹ 40.44/ltr.) | 124.18 | -- |
| | (ii) Repairs and maintenance cost | 5% on total capital cost | 112.31 | 5.32 |
| | (iii) Insurance | 1% on total capital cost | 22.46 | 1.06 |
| | (iv) Depreciation | 10.34% on capital cost (as per norms prescribed in Companies Act) | 232.26 | 10.99 |
| | (v). Other Expense | 5% of gross fixed asset | 112.31 | 5.32 |
| | Total cost | | 603.52 | 22.69 |
| 3. | ROCE | 16% on capital cost | 359.40 | 17.01 |
| 4. | Total cost plus ROCE | | 962.92 | 39.70 |

(iv). The upfront tariff proposed by the VOCPT in the draft proposed Scale of Rates are as follows:

| Sl. No. | Description | Capacity in MTPA considered | Rater per MT for usage of crane without grab | | Charges per MT for usage of grab | |
|---------|---------------------------|-----------------------------|--|---------|----------------------------------|---------|
| | | | Foreign | Coastal | Foreign | Coastal |
| (i). | 120T Harbour Mobile Crane | 2.976 | 32.36 | 19.42 | 2.15 | 1.29 |

Note: In the upfront tariff calculation, the VOCPT has computed the handling rate for break-bulk cargo and other cargo at ₹67.43 per tonne and ₹107.95 per tonne (foreign) respectively but in the draft proposed Scale of Rates uniform handling rates are proposed as given in the above table.

(v). The VOCPT has proposed the following conditions:

- (a). The rates indicated above are with respect to the output per day specified. In case, there is any increase / decrease by 1000 tonnes the rate will be increased / decreased by 5% for every 1000 tonnes per day.

8204/12-4

- (b). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hrs}$$

- (c). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (d). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.
- (e). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (f). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (g). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs.1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.
- (h). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 13 October 2011 was circulated to the users/ user organisations for seeking their comments. Despite request, the VOCPT has not furnished list of RFQ Applicants to be consulted on the subject proposal. Seapol Port Pvt. Ltd. has received a copy of the subject proposal from Tuticorin Stevedores Association and has furnished its comments thereon. The comments received from the users/ user organisations as well as from Seapol Port Pvt. Ltd. have been forwarded to the VOCPT. The VOCPT vide letter dated 7 December 2011 has furnished comments on the points made by the users/ user organisations.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested vide our letter dated 8 November 2011 to furnish additional information/ clarifications on a few points. The VOCPT vide letter dated 14 November 2011 has furnished its response. A summary of the queries raised by us and the response furnished by VOCPT is tabulated below:

| Sl. No. | Queries raised by us | Response received from VOCPT |
|---------|---|--|
| (i). | Furnish a copy of the Government direction on SFC recommendations based on which the VOCPT has stated to have filed the proposal. | It has furnished copy of SFC Minutes held on 10 November 2011. It has not furnished Government's direction on SFC's recommendations. |
| (ii). | It was brought out to the VOCPT that the upfront tariff already fixed vide Order dated 23 July 2010 does not depend upon the period | The change in the period of the concession from 30 years to 10 years based on the views of bidders for RFQ is only for |

| | | |
|-------|---|---|
| | for which the concession is to be granted Tariff for MHC was fixed based on the financial and operational parameters relevant to the crane and, therefore, the concession to be granted was immaterial. What is relevant is the economic life of the asset which is duly captured in the depreciation calculations made in terms of the Companies Act. Therefore, the VOCPT was advised to review the request made by it for a new tariff on ground of change in concession period from 30 years to 10 years. | information. The same is not having any correlation with the subject proposal. |
| (iii) | Another ground highlighted by VOCPT in the proposal is about the change in capacity of the crane to 120 T. In para 8 (iii) of its Order dated 23 July 2010, the Authority has explained the reasons for considering 100 T MHC as a standard and how the performance linked tariff prescribed will give the flexibility even if the actual capacity of the crane deployed varies from the standard MHC of 100 T considered for setting upfront tariff. In recognition of this position, the Authority has notified upfront tariff for Mobile Harbour Cranes not a specific tariff to 100T MHC. 120T crane is expected to perform better than 100T and, therefore, it will automatically be eligible for higher tariff as per the slab structure prescribed. The VOCPT was therefore requested to fully justify the subject proposal. | The Authority may like to take a decision based on the examination of the submissions of the bidders in the pre-bid meeting dated 4.3.2011 to review the order of the Authority dated 23 July 2010. |
| (iv) | General: | |
| | (a). As per the proposal furnished by the VOCPT, the cargo profile for the berths I to VI and IX where the proposed HMCs are to be deployed includes break bulk cargo and dry bulk cargo. The productivity of the crane will depend on the nature of cargo handled. However, the VOCPT has considered a uniform handling rate for all types of cargo in the estimation of capacity of the crane and accordingly proposed a common rate irrespective of the nature of cargo. The VOCPT is, therefore, requested to review the position and revise the proposal suitably. In this regard, the earlier Order dated 23 July 2010 may be referred. | The port's submission is that the cargoes to be handled by the said crane cover break bulk like Granite and bulk cargoes like foodgrains, fertilisers etc. The exact tonnage to be handled for each cargo could not be exactly anticipated due to simultaneous working of ship gears in all berths and Port's wharf cranes in berth no. I to IV. Hence, Port's proposal may please be accepted considering the ground realities of the proposal without any earmarked berths/cargo completely for the equipments. |
| | (b). VOCPT has stated that the berths are handling vessels upto 50,000 DWT and the beams of such vessels are likely to be about 35 m. The VOCPT has further stated that the reach of the existing wharf cranes is only 26 m. The proposal of the VOCPT to deploy 120 T HMC is on the ground of the reach required for handling the cargo of larger size vessels. In this context, the VOCPT is requested to clarify/ furnish the following: | |
| | (i). What is the reach required for handling dry bulk cargo of 50,000 DWT vessel? | Normally the beam size of 50,000 DWT vessel shall be more than 32 mtr. The required out reach may vary depending upon the construction of wharf, fenders and circumference of the hatch of the vessel. |

| | (ii) What is the reach of 120 T HMC and 100 T HMC? | <p>As per the technical specification of the crane, the reach of the 100T HMC and 120T HMC are as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Capacity of HMC</th><th>Minimum Reach</th><th>Maximum Reach</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100T</td><td>10.5m</td><td>43.00m</td></tr> <tr> <td>120T</td><td>10.5m</td><td>48.00m</td></tr> </tbody> </table> | Capacity of HMC | Minimum Reach | Maximum Reach | 100T | 10.5m | 43.00m | 120T | 10.5m | 48.00m |
|-----------------|---|---|-----------------|---------------|---------------|------|-------|--------|------|-------|--------|
| Capacity of HMC | Minimum Reach | Maximum Reach | | | | | | | | | |
| 100T | 10.5m | 43.00m | | | | | | | | | |
| 120T | 10.5m | 48.00m | | | | | | | | | |
| | (iii). An analysis to show that why 100 Tonne HMC will not cater to the requirement of handling dry bulk cargo of 50,000 DWT vessels. | IX berth of this Port is dredged to the draft of 12.8 mtr and vessel of size more than 50,000 DWT will be berthed and hence 120T HMC is proposed. | | | | | | | | | |
| | (iv). It may be established that only 120 T HMC will cater to the requirement of handling dry bulk cargo of 50,000 DWT vessels. | No comments furnished. | | | | | | | | | |
| (v). | Optimal Capacity: | | | | | | | | | | |
| | (a). With reference to capacity estimation of the 120 T HMC, please clarify the following: | | | | | | | | | | |
| | (i). 29.76 lakh tonnes capacity considered by the VDCPT for arriving the proposed tariff is relevant for a 100 T capacity of the HMC. However, the proposal of the VOCPT is for fixation of tariff for a higher capacity of 120 T HMC. Therefore, the capacity considered by the port for arriving at the proposed rate for a 120 T HMC may be justified. | This seems to be not relevant for the subject proposal as the rate is based on productivity of the crane for handling specific categories of cargoes per day. 29.76 lakh tonnes capacity is considered based on the norms of cargo handling rates in respect of multipurpose berth. | | | | | | | | | |
| | (ii). In the working sheet for calculation of the capacity of the 120 T HMC furnished by the VOCPT, the annual handling capacity per HMC is shown as 43.60 lakh tonnes. That being so, the reason for considering 29.76 lakh tonnes annual handling capacity relevant for a 100 T HMC for calculation of unit rate may be explained. | Expected handling capacity of 120 T HMC is 43.60 lakh tonnes based on the technical specification of the crane. However, 29.76 lakh tonnes is considered for calculation as per norms laid down for the multipurpose berth in the TAMP guidelines. | | | | | | | | | |
| | (b). The port has considered the handling rate of 13209 tonnes per day in the capacity assessment. However, in the cost statement attached with the proposal for arriving at the proposed upfront rate the port has considered the handling rate of 12500 tonnes per day for dry bulk cargo and 6000 tonnes / 3750 tonnes per day in the case of break bulk cargo. The relevance of furnishing the handling rate of 13209 tonnes per day to the subject proposal may be explained. | The capacity of 13209 tonnes per day is based on the technical specification of the crane to work out the requirement of the number of cranes and the handling rate 12500 per day is for working out the rate per day in the tariff calculations, the same is based on the upfront tariff norms for multipurpose berth as adopted by TAMP in July 2010 order. | | | | | | | | | |
| | (c). The VOCPT has considered 330 workings days in a year, 21 workings hours per day and 85% equipment efficiency level for calculating the optimal capacity of the crane. As per the norms prescribed in the Upfront Tariff guidelines of February 2008, for various types of berths including multipurpose berth, the optimal capacity is reckoned as 70% of the maximum capacity. The norms do not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity. The VOCPT is, therefore, requested to review the capacity calculation estimated by it and revise it suitably. | The crane will be deployed in any of the berth identified for this tender and need not be 70% prescribed for berths. The same yardsticks have been adopted in the earlier TAMP order dated 23 rd July, 2010. | | | | | | | | | |
| | (d) The basis for considering 62% of the annual handling capacity of the HMC for calculation of unit rate for grab may be furnished. | Existing scenario in berths is considered to arrive at the share of estimated capacity of the crane with Grab and without Grab. | | | | | | | | | |

| | | |
|--|--|---|
| | (e). It is seen from the calculations furnished by the VOCPT for deriving the rate for grab that it has considered 62% share of the estimated capacity of the crane. It implies that the remaining 38% of the estimated capacity will not require grab. As the handling rate of the crane with grab and without grab may vary, the impact of the capacity share not requiring grab may be taken into account in the estimation of optimal capacity of the crane. | This is a composite facility and hence no separate handling rate may be fixed for with grab and without grab. |
| | (iii). Capital Cost: | |
| | (a). The aggregate cost of a HMC and grab considered in calculation of the Annual Revenue Requirement (ARR) is ₹24.6 crores whereas the aggregate cost considered in the cost statement for arriving at the proposed tariff is ₹23.53 crores. In view of that please furnish the exact cost of the HMC and grab separately and also rectify, if necessary, the effect in calculating the operating cost and ROCE. | <p>The cost of one crane is ₹22.46 Crs. The cost of one No. Grab is ₹ 1.06 Crs. Total ₹ 23.52 Crs.</p> <p>It is proposed to have two cranes and four grabs (Two grabs for each crane). Hence the capital cost is taken as ₹49.20 Crores.</p> <p>Cost of one crane ₹22.46 Crs. Cost of 2 Nos. Grabs ₹ 2.12 Crs. Total ₹24.58 Crs.</p> <p>Total for two cranes ₹49.20 Crs. (appx)</p> |
| | (b). Please furnish workings for the capital cost of HMC and grab considered in the proposal. | They have furnished the requisite details. |
| | (c). The VOCPT has furnished documentary evidence to support the capital cost of HMC only. Please furnish the documentary evidence to support the cost of grab. | They have furnished copy of documentary evidence. |
| | (d). The documentary evidence in support of the capital cost of HMC furnished by VOCPT mentions that the price is valid only till 13 August 2011. Therefore, please confirm whether the cost of HMC considered in the proposal represents the prevailing market price. | The proposal was initiated in the month of June 2011 and indicative project cost ₹49.20 Crores mentioned in the RFQ is based on the budgetary offer received at that point of time. It is confirmed with the dealer that the same price holds good at present also. |
| | (e). It may also be confirmed whether duties and taxes are considered in the estimation of capital cost of HMC as well as the capital cost of grab. In this regard, the possibilities of the crane operator availing EPCG benefits in duties may also be borne in mind. | Yes, Excise duty at 3% is adopted considering EPCG scheme. |
| | (f). Please indicate the exchange rate considered for estimating the capital cost of a crane and the grab and update the exchange rate with the current exchange rate incase of its revision. | The Exchange rate ₹64.65 for Euro prevailing on 14.06.2011, at the time of preparing the RFQ is considered. Present exchange rate is Rs68.63 per Euro. Considering the exchange rate fluctuation it is premature to adopt the role of equivalent rupee in respect of Euro on the date of passing the order by the Authority. |
| | (iv). Operating Cost: | |
| | (a). Fuel Cost | |
| | (i). The unit price of the fuel considered in calculation of the ARR is ₹44.35/ liter whereas in the cost statement it is taken as ₹40.44/ liter. The difference may be reconciled and the cost statement may be updated with the current unit price of fuel. | Fuel cost considered as to ₹44.35/litre. In both the calculations viz., ARR and Cost statement workings, the rate of fuel is taken at the rate of ₹44.35/liter but in the description of workings in cost statement calculations, it is inadvertently mentioned as ₹40.44 per liter. |

| | | |
|--|--|--|
| | (ii). Please confirm the fuel consumption rate of 70 litres per day for operation of the 100 Tonne HMC will be applicable for the 120 Tonne HMC also. | Fuel consumption will vary depending upon the weight of the cargo to be handled in each cycle, position of cargo in the ship hold, place where the cargo to be discharged and efficiency of the operator hence average consumption at the rate of 70 litres per hour is reasonable. |
| | (b). In estimation of operating cost, it appears that VOCPT has adopted the norms prescribed in the upfront tariff fixation guidelines of 2008 for estimation of operating costs for a multipurpose berth. However, the VOCPT has not considered the License Fees for the area occupied by the HMC. The license fee for the area occupied by the HMC as per the Scale of Rates of VOCPT may be considered in the estimation of operating cost. | The proposed Harbour Mobile Cranes are expected to operate anywhere in Berth Nos. I to VI and IX based on the demand for utilisation besides to work in an open space like wharf crane and is expected to move from one berth to another to comply the demands of the crane hence no specific storage is envisaged and consequently no licence fee is anticipated. |
| | (v). Scale of Rates: | |
| | (a). The proposal of the VOCPT is seen to fix upfront tariff for handling cargo by HMC. That being so, the relevance of clauses (i) and (ii) proposed under Section 2.2. (General Terms and Conditions) of the draft Scale, of Rates to govern levy of vessel related charges may be explained. | The clauses on Vessel Related Charges are not relevant and hence may please be deleted. |
| | (b). The port has proposed rates for handling coastal cargo. However, VOCPT has not proposed conditionalities governing the rates for handling coastal cargo. In this regard, the tariff Order dated 23 July 2010 passed by this Authority for setting upfront tariff for upgradation of mechanical handling facilities at the VOCPT may be referred. | The conditionalities may be suitably incorporated in the Scale of Rates |
| | (c). The condition to the effect that the users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, as stipulated in clause 2.15 of the tariff guidelines of March 2005, may be incorporated in the draft Scale of Rates. | Yes. Agreed to. May please be incorporated in the Scale of Rates. |
| | (d). It is stated in the draft Scale of Rates that the rates indicated are with respect to the output per day specified. However, no output per day is seen to have been prescribed. | As the proposed rate is calculated based on 12,500 M.T per day as per the TAMP Guidelines and hence the Authority may like to consider 12,500 M.T as the specified output per day. |
| | (e). Though the port has proposed concessional tariff for coastal cargo in crane rate as well as grab rate, the revenue impact of allowing such concession is not considered while arriving at the proposed rates. The port may confirm that it does not expect to handle coastal vessel/ cargo with the proposed equipment. | The coastal rates are prescribed for information only to meet any future requirement of handling coastal cargo. At present the cargo profile considered are only foreign vessels for the cargoes proposed to be handled by the crane. Hence revenue impact is nil. |
| | (f). The cost statement furnished by the VOCPT includes the calculation for deriving the unit rate for handling break bulk cargo and other cargo. However, the proposed draft Scale of Rates does not contain the rates for handling break bulk cargo and other cargo. Please modify the draft Scale of Rates suitably and furnish. | Yes. suitably modified |

| | | |
|--|--|---|
| | (g) Please clarify the need for adding a sentence that "the Terminal must specify specific documents to be submitted for claiming refund" in the conditionality proposed at Clause 2.2. (iii) (c) of the draft Scale of Rates. | For administrative convenience only May please be incorporated. |
| | (h). The VOCPT is requested to confirm that the cost estimates reflect the current market rates and incorporate a general note in the draft Scale of Rates stating that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of variation in the Wholesale Price Index occurring between 1 January 2011 and 1 January of relevant year and that such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of relevant year to 31 March of the following year. | Yes. It will be incorporated suitably. |

6.1. A joint hearing in this case was held on 16 November 2011 at V.O. Chidambaranar Port Trust. The VOCPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users / user organisations have made their submissions.

6.2. It was agreed in the joint hearing that the VOCPT would furnish additional information/ clarification on the relevant points and also submit its revised proposal. The VOCPT vide its letter dated 7 December 2011 has furnished its response. The port has furnished its views on the comments made by TNEB which is updated in para 4. The other information sought by us from VOCPT during the joint hearing and the response of VOCPT are summarized below:

| Sl. No. | Information sought by us | Response of VOCPT |
|---------|--|--|
| (i). | Some of the prospective bidders invited to the joint hearing by VOCPT submit that they have not received a copy of the proposal from the Port. The Port was advised to furnish a copy of proposal to all such prospective bidders and obtain their comments within 5 days thereafter and forward to TAMP alongwith observations of the Port thereon within a weeks' time thereafter. | As advised by the Authority, a copy of TAMP application submitted to the Authority was furnished to the two bidders viz, M/s. IMC PSTS Consortium and M/s ABG Ports Pvt. Ltd. on 16 November 2011. It has agreed to furnish its comments on the receipts of comments from bidders. |
| (ii). | It was brought out to the notice of the Port that upfront tariff for Mobile Harbour Crane (MHC) has already been fixed by TAMP and as per the guidelines, such rates are applicable to all the projects to be bid out during the course of five years thereafter. Further, performance linked tariff already fixed will give a flexibility to apply such rates even when a slightly higher capacity MHC are deployed. The Port has formulated the proposal by adopting the parameters considered by TAMP in the earlier order in which 100 tonne MHC was taken as the base and updated only the capital cost relevant for 120 tonne MHC. The Port is, therefore, advised to examine and furnish a detailed analysis as to why the rates already set for Mobile Harbour Crane should not be made applicable in the instant case also. | The Authority may like to take a decision based on the examination of the submissions of the bidders in the pre-bid meeting dated 4 March 2011 to review the Order of the Authority dated 23 July 2010. |

7. Some of the users/user organisations have furnished additional comments after the joint hearing. ABG Port Private Limited has also furnished its views on the subject proposal. The comments received from them were forwarded to the VOCPT as feedback information. The VOCPT vide its letter dated 7 December 2011 has furnished its views.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tanfauthority.gov.in>.

9.1. As brought out in the earlier part of the note, this Authority has already passed an Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 determining upfront tariff for standard Harbour Mobile Crane (HMC) of 100 Tonne (T) capacity. The instant proposal filed by the port for determination of upfront tariff for operation of two HMCs of 120 T each is reportedly based on the directions of the Ministry of Shipping on the recommendations made by the Standing Finance Committee (SFC). Despite a specific request, the port has not furnished a copy of the Government directions based on which this proposal is stated to have been filed. The copy of the minutes of the meeting of the SFC furnished by the port also does not mention that the upfront tariff already fixed by this Authority in its Order dated 23 July 2010 for deployment of HMC at VOCPT needs a review for any reason whatsoever. The SFC has only recommended the port to convene a pre-bid meeting with the prospective bidders to obtain their views on certain issues viz. monopoly clause to be incorporated in the draft Concession Agreement, viability of the project in the present form and tenure of the project.

9.2. Notwithstanding the above position, it is relevant to state that Clause 2.2. of the upfront tariff guidelines stipulate that upfront cap fixed once will apply in the same port for the next five years for handling identical commodity or service. Flowing from the provision in the guidelines, the Order passed on 23 July 2010 in para 8(xiv) clearly states that the upfront tariff caps prescribed in the said Order will apply to all the projects to be bid out for deployment of HMC for handling identical cargo/ service at the V.O. Chidambaranar Port Trust during the next five years.

During processing of this case, the VOCPT was advised to examine and furnish a detailed analysis as to why the upfront tariff already set for Mobile Harbour Crane should not be made applicable in the instant case also. It was reiterated that performance linked tariff already fixed in the Order of 23 July 2010 will give a flexibility to apply such rates even when a slightly higher capacity MHC are deployed. The port has, however, not furnished any exceptional reasons for filing another proposal for HMC except making a general suggestion that this Authority may have to take a decision based on the examination of the submissions of the bidders in the pre-bid meeting dated 4 March 2011. The minutes of the pre-bid meeting held by the port with bidders on 4 March 2011 mainly points out the discussion on the tenure of the project proposed by the port. The minutes of the pre-bid meeting indicates that representative of a few bidders have made a causal statement that the tariff fixed by TAMP for HMC is low and should be revised. This statement is, however, not supported by any analysis or reasoning. Nor the port while filing the instant proposal has made any analysis or furnished any justification to show that the upfront tariff fixed earlier by this Authority for HMC is erroneous and requires review.

9.3. It is stated here that prior to determining upfront tariff for HMC at VOCPT, this Authority has determined ceiling level of tariff for hire of a standard capacity of 100 Tonne HMC at other major port trusts for the HMC services authorised by Paradip Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) and the initial tariff Order of 2009 in VOCPT to other service providers wherein the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 were adopted for arriving at the rate. The rate prescribed for hire of HMC for handling dry bulk cargo (foreign cargo) for benchmark productivity of 12500 tonnes per day is prescribed at ₹37.26 per tonne at PPT, ₹37.44 at VOCPT in the year 2009, ₹33.31 at NMPT and ₹33.23 at VPT in the year 2010. The upfront tariff prescribed in the VOCPT in the Order dated 23 July 2010 is ₹29.69 for handling dry bulk cargo for productivity level of 12500 tonnes/ day. The difference in the unit rate prescribed for HMC in different cases mainly arises on account of variation in the capital cost estimates of HMC. As stated in the subsequent part of the Order, the upfront tariff determined with base WPI as on January 2010 in the case of VOCPT subject to automatic annual adjustment would take care of the escalation in cost items.

9.4. At the cost of repetition, it is brought out that Clause 2.2. of the upfront tariff guidelines stipulates that upfront cap fixed once will apply in the same port for the next five years for handling identical commodity or service. Hence the objective of the upfront tariff guidelines is not to set again the rate for different capacity of the crane, if inducted in future. This Authority has already deliberated in depth in the earlier Orders of the VOCPT as well as PPT regarding differential tariff for different capacity of HMC. In the Order dated 23 July 2010 which disposed the proposal of VOCPT for differential tariff for 100 T and 140 T HMC, this Authority has held that user of the crane will be concerned with the productivity and reliability of services offered by the crane and not with the capacity of the crane deployed. There can be instances where productivity of a higher capacity HMC may be lower than an efficient 100 T HMC. Tariff-linked to productivity will automatically take care of the differences in the capacity, as a higher capacity crane is expected to return a better productivity in terms of handling rate. In the said Order, it was also brought out that the possibility of induction of additional cranes in future at the VOCPT cannot be ruled out in view of the increasing tariff demand at the concerned berths projected by the VOCPT. Considering all these aspects, this Authority has determined upfront tariff considering a standard capacity of HMC of 100 T and linked the tariff to the performance of the crane so that it can fit for capacity range of HMC providing identical handling of commodity/ service in the port in the next five years. Linking of tariff with performance will to a great extent take care of the interest of users and also the service provider even if the actual capacity of the crane deployed varies within a range from the standard HMC considered in this exercise.

9.5. In the instant proposal formulated by the port for 120 T HMC, all the parameters considered by this Authority in the earlier Order of July 2010 for 100 tonne MHC as the base and has only updated the capital cost relevant for 120 tonne MHC. The port has remained silent to our query to establish that only 120T HMC can cater to the requirement of handling dry bulk cargo of 50,000 DWT vessels. Approving the proposal of VOCPT will not be in line with clause 2.2. of the tariff guidelines of 2008.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the separate proposal filed by the VOCPT for fixation of upfront tariff fixation for HMC for 120 T capacity HMC and order that the upfront tariff prescribed in the Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 will hold good for induction of HMC at the V.O. Chidambaranar Port Trust during the specified five years subject to annual indexation of tariff as mentioned in para 9.1. of the said Order of 23 July 2010.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/11/Exty.]